Private Sector Participation in Railways

*264. SHRI PREM CHAND GUPTA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railways are all set to make a new beginning with private sector participation for building its infrastructure with a Build, Operate, Transfer (BOT) Scheme, along the lines of the national highways; and

(b) if so, what are the projects under consideration and the time frame of their completion?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) and (b) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Yes Sir. However, the scheme being followed by railway is different from the onc being followed by the NHAl as it provides for Build-Own-T *t*ansfer (BOT) arrangement instead of Build-Operate-Transfer as is the case with NHAl scheme. In railway's scheme, operations & maintenance of the asset will be by the railways due to integrated nature of the railway traffic.

(b) Following two projects have been taken up under BOT scheme initially :—

(i) Track and Signalling works of Utraitia-Chandrauli and Sultanpur-Bandhua Kalan Doubling Project on Northern Railway.

(ii) Track and Signalling works of Viramgam-Mehesana Gauge Conversion Project.

Process of contract finalisation is inprogress. It being a new scheme with many legal and tax issues likely to be raised by the interested parties during tender process, it would not be feasible to provide a specific completion schedule at this stage.

SHRI PREM CHAND GUPTA: Sir, the Railways have identified two projects on BOT basi. There are 110 uneconomic branch lines which are suffering heavy losses every year. It runs into thousands of crores of rupees. In various countries, experiments have been made, where such lines have been converted into economically and financially viable projects. My question was, "whether it is a fact that the Railways are all set to make a beginning, with private sector participation, in building its infrastructure under the BOT scheme."'

The Minister, in this reply, has stated, "Yes". In this connection, I wish to refer to a Press statement given by the hon. Minister of Railways, Nitishji, on 21 st August. 2001, where he had stated, "There is no question of any privatisation of any scheme in Railways." I can quote this news item. It is clearly stated that the Railways have been recognised as a strategic sector and the Government would not give up its control over it. The basic question is, whether the Railways have decided to go in for privatisation of certain projects or not.

In his recent statement. Shri Nitish Kumar said, "There is no question". अगर इसमें कोई चैंज है तो यह हृदय परिवर्तन कैसे हुआ ? That is my first question.

श्री नीतीश कुमारः सभापति महोदय, दोनों दो बातें हैं। मेरा जो वक्तव्य है वह पूरे रेलवे सिस्टम के प्राइवेटाइजेशन के कांटेक्स्ट में है। इंडियन रेलवे को प्राइवेटाइज नहीं किया जा सकता है, यह मैंने कहा। जहां तक प्राइवेट सेक्टर पार्टिसिपेशन इन प्रोजक्ट्स का सवाल है वह आज से नहीं एक जमाने से हैं। यह बोल्ट स्कीम 1994-95 की है। यह बात दीगर है कि बोल्ट में दो रेलवे लाइन्स को लिया गया वह टेकआफ नहीं हो सकी थी । एक का टेंडर पहले ही टरमिनेट किया गया और दूसरे का भी अभी हाल में करना पड़ा । बोल्ट की डेफिसियेंसी को देखते हुए एक कमेटी बनाई गई और वह इस नतीजे पर पहुंची कि अब हमें बोल्ट को छोड़कर बीओटी पर जाना चाहिए और उसी बीओटी के संबंध में इनका प्रश्न है जिसका उत्तर मैंने दिया है अगर बीओटी , बिल्ड ओन ट्रांसफर की जो स्कीम है , रेलवे की , उसके मुत्तालिक प्राइवेट सेक्टर पार्टिसिपेशन के संबंध में माननीय सदस्य का कोई प्रश्न है तो उसका उत्तर देने के लिए तैयार हूं।

श्री प्रेमचन्द गुप्ता : यह हृदय परिवर्तन हुआ कैसे ?

श्री नीतीश कुमार : यह हृदय परिवर्तन नहीं है यह समझदारी की बात है । इन दोनों में फर्क करना चाहिए । दूसरा पूरी इंडियन रेलवे का प्राइवेटाइजेशन और public sector participation in construction of any project, these are two different things. You cannot mix up both the things.

SHRI PREM CHAND GUPTA : Sir. the Indian Railway system is such a large infrastructure which I don't think any private organisation or a private corporation or a financier can buy it. Let us not misguide each other. Ms. Mamta Banerjee slated in her policy statement that privatisation talks of various Railway projects would starl soon. I am not talking about ihc Railways as a whole. You need trillions of dollars'which nobody is having. Nobody can buy such a large infrastructure. It is not a small project. As per the reply, the Railways have decided to provide the BOT arrangement instead of Built-Opcrate-Transfcr arrangement. The reason given is that in the Railway's scheme, operations and

maintenance of the assets will be done by the Railways due to integrated nature of the railway traffic. That is fine. Since the Railways would be involved in the maintenance of the system, I would like to refer to report No. 9, of the C&AG of 2001 wherein the C&AG has indicated various lacunae and shortcomings in purchases and maintenance. What is the fool proof system which the hon. Minister is going to adopt so that these kinds of mistakes are not repeated, whethere willingly or unwillingly? Secondly, how would the Government protect the interests of the workers, investors, passengers and the Railways?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, मैं एक बार फिर बताना चाहता हूं कि प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन रेलवे में पहले से रहा है और आज भी उसके लिए पूरी गुंजाइश है। रेलवे ने कई स्कीम्स निकाली है कि इस माध्यम से प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन हमारे प्रोजक्ट्स में हो सकता है और दूसरे कार्यो में हो सकता है । हमारे कथित बयान , जिसको इन्होंने सुनाया यह वह पूरे इंडियन रेलवे गर्वनमेंट आफ इंडिया जिसको चलाती है, उसको गर्वनमेंट छोड़ दे और कोई दूसरा चलाए, इसके कांटेक्ट् में यह बयान है । उस बयान को मिसइन्टरप्रेट करने की कोशिश न की जाए नंबर एक और नंबर दो ...(**व्यवधान**)... अब जहां तक सवाल है...(**व्यवधान**)... अब अगर वह समझ रहे हैं तो ठीक है...(**व्यवधान**)... वही तो हम आंसर कर रहे हैं। I cannot allow anybody to misinterpret my statement. You arc quoting the statement on the floor of the House, not outside the House. I would have explained it to you if you had mentioned it to me outside the House. If you are mentioning that statement in the House, then. 1 will have lo explain what I meant when I said, "The Indian Railways cannot be privatised." When 1 said that, I meant that the entire Indian railway system cannot be privatised, in the sense, it cannot be handed over to a priavate parly or an organisation. I meant only that. I never meant that the private sector cannot participate in the Indian Railways. There can be private sector participation in the form of project commissioning and so on. That is there. So, don't try to mix up the two issues. सभापति महोदय, पहले जो बी.ओ.एल.टी. स्कीम थी उसकी जगह पर बी.ओ.टी. की स्कीम पूरी छानबीन करने के बाद आई है । बी.ओ.टी. स्कीम में जो सब से पहला क्राइटेरिया हे वह यह है कि जितने भी रेलवे प्रोजेक्ट हैं जिसमें रेट आफ रिटर्न 16 परसेंट हो वह बी.ओ.टी. में जाएंगे क्योंकि इसमें हमें एक्सेज चार्च देना पड़ता है । अगर हम अनरेमुनरेटिव प्रोजेक्ट में ले लें तो प्रोजेक्ट तो कंपलीट हो जाएगा लेकिन हमें एक्सेंस चार्च देना पड़ता है । इसलिए प्रोजेक्ट्स को बी.ओ.टी. में डालें जो रेमुनरेटिव प्रोजेक्ट हैं, इसका क्राइटेरिया है 16 प्रतिशत रेट आफ रिटर्न जिसमें होगा वह बी.ओ.टी. में जाएगा । इस प्रकार से उसको देने की व्यवस्था की गई है । जहां तक इंडियन रेलवे के आप्रेशन का सवाल है , यह इंटेग्रेटिड सिस्टम है और रेलगाड़ियों का परिचालन रेलवे करेगा। प्रोजेक्ट की कमीशनिंग हो जाएगी और

उनको एक्सेस चार्च मिलेगा और यह ट्राइपार्टाइट एग्रीमेंट होगा। एक वह जो बी.ओ.टी. आफर करेगा नम्बर दो जो इसके पीछे फाइनेंसर है वह , और नम्बर तीन रेलवे । इन तीनों के बीच ट्राइपार्टाइट एग्रीमेंट होगा और उसके आधार पर उसमें काफी टर्म्स एंड कंडीशंस हैं । सब को सिक्युरिटी मिली हुई है उसके आधार पर उसमें आ गये। बी.ओ.एल.टी. में कोई नहीं आया और आया तो टेक आफ नहीं कर पाया । इसलिए उस अनुभव के आधार पर नई स्कीम शुरू की जा रही है । रेलवे को आपरेट करना पड़ेगा उस हिसाब से इसमें व्यवस्था है। जहां तक और डैफिशियेंसीज की बात उन्होंने कही है उसके बारे में अगर अलग से कोई सुझाव देंगे तो हम उनको जरूर ओब्जेकिटवली देखेंगे।

MR. CHAIRMAN : Question Hour is Over.

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

Population of Vultures

*261. DR. Y. LAKSHMI PRASAD :

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Will Ihc Minister of

ENVIRONMENT AND FORESTS be pleased to state: (a> whether Indian

vulture population is dwindling;

(b) if so. the reasons therefor;

(c) the action taken to save the vultures:

(d) whether Britain propose to give aid to India to save the vultures; if so. the estimated amount thereof; and

(e) the project drawn upto utilise the money to preserve the vultures?

THE MINISTER OF ENVIRONMENT AND FORESTS (SHRI T. R BAALU): (a) Though there has been a decline in the population of vultures, of late there is some increase in sighting of vultures in certain parts of the country;

(b) No definite cause for decline has yet been arrived at. However, some of the probable causes for the decline include :—

1. Adverse impact of pesticides and insecticides in the food chain of vultures.